JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 49

Samochód

30 groszy

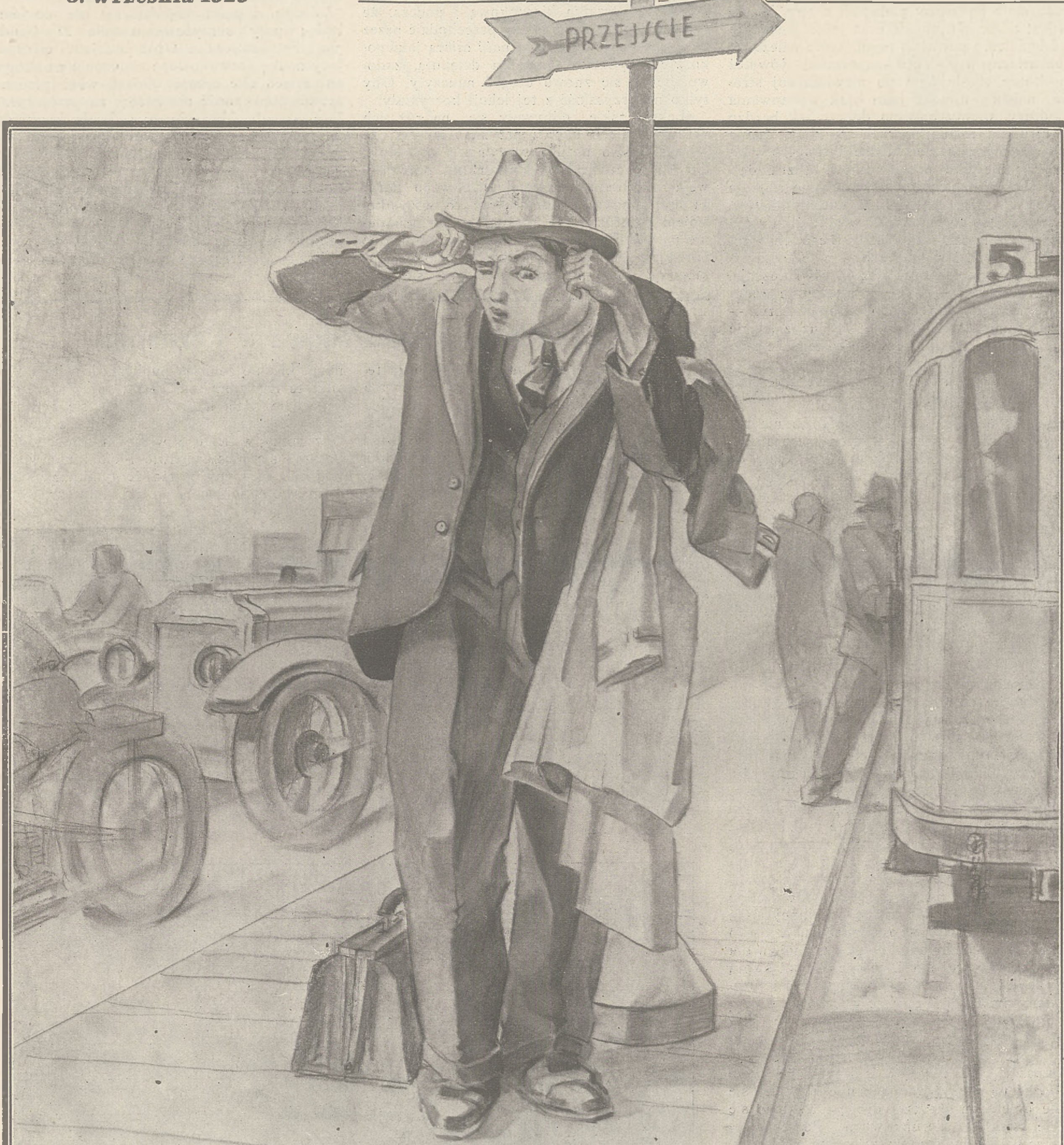
8. września 1929

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin



Nie trać głowy w ruchu ulicznym!

Wrażenia z „Tygodnia chodzenia po ulicy"

Dzięki inicjatywie władz bezpieczeństwa naszego miasta oraz zrozumieniu szerokich warstw publiczności, zorganizowany został na naszym gruncie „Tydzień chodzenia po ulicy". Celem tej akcji ma być systematyczne przyzwyczajanie publiczności przez przeciąg jednego tygodnia i w pewnym ściśle określonym czasie do prawidłowego chodzenia przy skrzyżowaniu ulic. Niebezpieczeństwo bowiem ulicy dla nas tylko wówczas przestanie istnieć jeżeli stale będziemy pamiętali o tem, że ulica jest także dla innych, oraz jeżeli przestrzegać będziemy pewnych reguł, które należą do elementarnych podstaw ostrożności. Również chodzenie chodnikiem po niewłaściwej stronie musimy uważać jako brak wychowania i kultury, wiemy bowiem dobrze jak bardzo to utrudnia regularny ruch na ulicy. Akcja podjęta przez nasze władze bezpieczeństwa dotyczy nietylko przechodniów, lecz bodajże najbardziej kierowców wszelkiego rodzaju pojazdów, szczególnie zaś automobilistów. Zazwyczaj są automobiliści w porządku z publicznością i przepisami jazdy. Tego ich uczono na kursach i w szkołach, a przedewszystkiem nauczyła ich praktyka i doświadczenie. Jeżeli publiczność chwilami niechętnie odnosi się do tego lub owego automobilisty, — w ostatnim czasie stosunki się już znacznie poprawiły, — to tłómaczy się to tem, że każdy błędny krok szofera jest znacznie nieprzyjemniejszy aniżeli niewłaściwe zachowanie się przechodnia.

Frazes taki jak „jeździć wolno, a nie będzie wypadków nieszczęśliwych" jest absurdem, bowiem doświadczenie mówi zgoła co innego. Zatem w „Tygodniu chodzenia po ulicy", uczmy się po niej chodzić i jeździć. Uczmy się tak, jak kiedyś uczyliśmy się w szkole czytać i pisać, a wiadomości i doświadczenia zdobyte wykorzystajmy przy przechodzeniu ulic na skrzyżowaniach szczególnie w ruchliwych punktach.

Otóż jeden z naszych czytelników porusza tę kwestję i pisze nam:

Jestem stałym piechurem i z zasady nie uznaję jazdy tramwajem raz dlatego, że w Poznaniu jeżdżą one tendencyjnie tak powoli, by na obcych zrobić wrażenie, że Poznań to naprawdę wielkie miasto, a taksówką już wcale nie, dlatego, że jazda nią jest zbyt kosztowna i niepewna. To, co każdy przechodzeń w tygodniu chodzenia po ulicy zauważy, to nadzwyczajna sprawność powiedziałbym nawet precyzyjność, przechodzących na skrzyżowaniach ulic, a co szczególnie podziwiałem przez cały czas obserwacji tej akcji, to nadzwyczajne poświęcenie się, oraz iście przysłowiona angielska grzeczność naszych przedstawicieli władz bezpieczeństwa. Za żadne pieniądze nie podjąłbym się podobnej misji nauczania prawidłowego chodzenia, a mimo wszystko przyznać muszę i to z uznaniem dla organizatorów tej akcji, że spełnili oni swoją rolę lepiej, aniżeli niejeden długoletni i rutynowany pedegog. Wracając we wtorek po godzinie 17-tej ze Starego Rynku na Plac Wolności skorzystałem, będąc koło Bazaru z takiej lekcji, gdyż zawrócono mnie grzecznie, tłumacząc, jak również i innym, że przechodząc na skrzyżowaniach ulic powinno się stale obierać najkrótszą drogę i trzymać się ściśle strzałek kierunkowych. Podziękowałem za naukę pedagogowi w osobie policjanta, a idąc już dalej zastanawiałem się nad racjonalnością podjętej akcji, która w przyszłości powinna wydać bardzo dobre owoce.

Oczywiście jak zwykle, najwięcej kłopotu sprawiała nauczycielom płeć piękna, w stosunku do której przecież, płeć brzydka zawsze występuje grzecznie i uprzejmie. Otóż trzy panienki wcale przystojne i filigranowe, chcąc się dostać najbliższą drogą do Warszawianki, by tam przy kawce najprawdopodobniej obgadywać swych bliźnich, przecinają plac przed Bazarem na ukos, nie zwracając uwagi na odbywającą się lekcję prawidłowego chodzenia. Stróż bezpieczeństwa podchodzi do rezolutnej trójki, tłumaczy jej, że w tem miejscu tak się przechodzić nie powinno, grzecznie zawraca ją, doprowadza do słupka ze strzałką kierunkową i poucza, że tylko w tem miejscu należy przechodzić przez ulicę, nie chcąc naprawdę paść ofiarą jakiegokolwiek wypadku. Panienki dziękują, zadowolone że się znowu czegoś nauczyły. Oby tylko na przyszłość z tej lekcji korzystały.

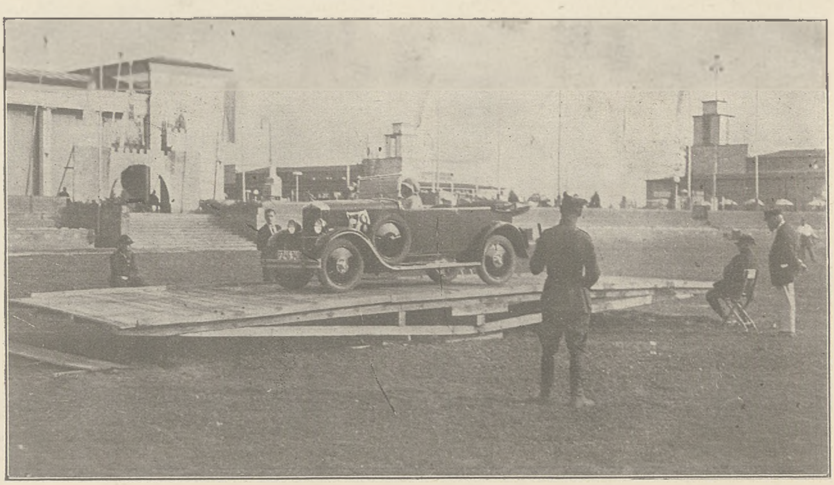
Lekcje takie odbywały się na różnych skrzyżowaniach ulic i przyznać muszę, że wszystko szło bardzo sprawnie i spokojnie. Gdyby w czasie udzielania nauki prawidłowego chodzenia obywatel ruchliwego Paryża lub Londynu obserwował to wszystko, śmiem twierdzić, że ogarnęłoby go zdumienie na widok sprawności, spokoju i ładu. Boć porządek publiczny nie został nigdzie zakłócony, ruch pojazdów odbywał się jak zwykle, a co najważniejsze, że o tymże czasie i na tych wszystkich punktach nie zanotowano żadnego wypadku. Przedstawiciele władz bezpieczeństwa, chcąc aby akcja podjęta odniosła jaknajwiększy skutek, rozdawali przechodniom broszurki zawierające przepisy zachowania się przy przechodzeniu przez jezdnię, przy chodzeniu na chodniku oraz przekazania dla automobilistów i kierowców innych pojazdów.

Jedno, z czem pogodzić się nie mogłem, będąc przy skrzyżowaniu ulic 27 Grudnia i Fr. Ratajczaka. Otóż policjanci udzielający naukę prawidłowego chodzenia na skrzyżowaniach ulic przeprowadzali wzgl. przepuszczali publiczność nie bacząc na przejeżdżające pojazdy. Uważam, że z chwilą, kiedy się nagromadzi garstka przechodniów, która zamierza np. przejść z jednej strony Ratajczaka na drugą, to powinno się wszelkie pojazdy na pewien czas krótko przed miejscem przechodzenia zatrzymywać, również i te, które z 27 Grudnia skręcałyby na ul. Ratajczaka. Inaczej, mimo strzałek kierunkowych, obierania najkrótszej trasy, wypadki będą nieuniknione.

Gymkhana samochodowa w Poznaniu

W niedzielę, dnia 1 bm. popołudniu na terenach P. W. K. odbyła się zorganizowana przez Automobilklub Wielkopolski gymkhana samochodowa, w której wzięli udział liczni uczestnicy. Zawodnicy musieli wykazać swoją sprawność w prowadzeniu samochodu, wykonywując szereg pomysłowych zadań, które przygotowano na arenie. Pierwsza próba polegała na wrzucaniu piłek z jadącego samochodu do rozstawionych na placu koszyków, dalej zawodnik musiał robić wąskie ósemki nie wyjeżdżając z zakreślonego placu i nie przewracając rozstawionych tamże manekinów. Po przebyciu tej próby należało przejechać przez ruchomy most, na którym powinien był każdy kierowca zatrzymać się możliwie długo, starając się zachować równowagę. Po moście następowała próba wykonywania skrętów na ograniczonej przestrzeni, próba „czucia", polegająca na naciąganiu sznurka, umocowanego do dzwonka elektrycznego, wyścig z własnym samochodem idącym na wolnym gazie bez kierowania i wyścig z zatrzymywaniem. Jak już zaznaczyliśmy zadanie było bardzo pomysłowe i trudne tak, że kierowcy musieli wykazać cały swój spryt celem uniknięcia nadmiernej ilości punktów karnych. Licznie zebrana publiczność witała wysiłki te rzęsistemi oklaskami oraz szczerym śmiechem. Cała impreza odbyła się bez najmniejszego wypadku, chociaż jeden z kierowców przy wyścigu z własnym samochodem potknął się nieszczęśliwie i omal nie wpadł pod koła maszyny. Mimo, że gymkhana w samem swoim założeniu nie jest imprezą któraby mogła wykazać rzeczywiste zalety samochodu, jest ona bardzo ciekawa dla widzów a pozatem miłą i bezpieczną rozrywką dla uczestników. Po wykonaniu zadań przez wszystkich uczestników, udała się komisja do lokalu Automobilklubu, gdzie po krótkich naradach i obliczeniu punktów, ogłoszono wyniki. Pierwszą nagrodę uzyskał p. inż. Piątkowski, na samochodzie „Fiat" zdobywając 50 punktów oraz pierwsze miejsce. Następną była p. dr. Sokołowska na Pradze z 76 punktami, dalej pp. Edmund Richter na Tatrze (76 punkt.), Rojak na Fiacie (78 pkt.), Ratajczak na Buicku (88 punk.), Suchanek na Erskine (88 punkt.), Kwiatkowski na D. K. W. (90 p.)

Pierwsza nagroda oraz nagroda wędrowna przypadła p. inż. Piątkowskiemu, drugą nagrodę oraz nagrodę dla pań uzyskała p. dr. Sokołowska, a trzecią uzyskał p. E. Rychter.



Gymkhana. — Pani dr. Sokołowska na moście. Fot. „Samochód"

Uczmy się chodzić i jeździć

Wskutek coraz bardziej wzmagającego się ruchu samochodowego w miastach i miasteczkach, zwrócić wypada uwagę na sztukę „przechodzenia przez ulicę" w najbardziej ożywionych punktach, by nie narazić się na przejechanie czy to przez samochód czy też tramwaj. W większych miastach na zachodzie problem ten został rozwiązany na korzyść przechodniów i kierowców pojazdów. U nas niestety sprawa ta leży nadal w powijakach, i dużo czasu upłynie, zanim mieszczuchy nauczą się prawidłowo przechodzić przez ulicę, unikając przez to niejednego wypadku katastrofalnego.

Przyznać musimy, że przyczyną większości przejechań, zderzeń itp, są przechodnie, którzy w ostatniej chwili widząc nadjeżdżający samochód albo tramwaj dezorjentują się i wywołują nieszczęśliwy wypadek. Oczywiście że w ostatniej chwili trudno i szoferowi się zorjentować, często bowiem nie wie on, czy ma wóz zatrzymać, przechodnia wyminąć, albo też chcąc uniknąć wypadku poświęcić samochód na mniej lub więcej poważne uszkodzenia. Dlatego też od czasu do czasu urządza się w większych ośrodkach, gdzie panuje wzmożony ruch samochodowy, naukę chodzenia, a pozatem wyświetla się w kinach filmy, które obrazowują nam jak należy prawidłowo przechodzić przez ulicę, jak w mieście prowadzić samochód itd. Nie dość na tem, często w prasie codziennej a szczególnie w prasie samochodowej umieszcza się ilustrowane artykuły na powyższy temat, by ilość wypadków nieszczęśliwych w ożywionych punktach zredukować do minimum. Dla orjentacji przechodniów umieszcza się w punktach bardziej ożywionych strzałki kierunkowe, tablice orjentacyjne, wskazujące gdzie daną ulicę należy przekroczyć wzgl. jak należy przechodzić i swój wzrok skierowywać, by nie narazić się na przejechanie lub ewentualne spowodowanie katastrofy. Kierowców pojazdów ostrzega się znowu rozmieszczonemi tablicami, sygnałami świetlnemi, a zazwyczaj sprężyną regulującą ruch przechodniów i samochodów jest pełniący w takim miejscu służbę policjant.

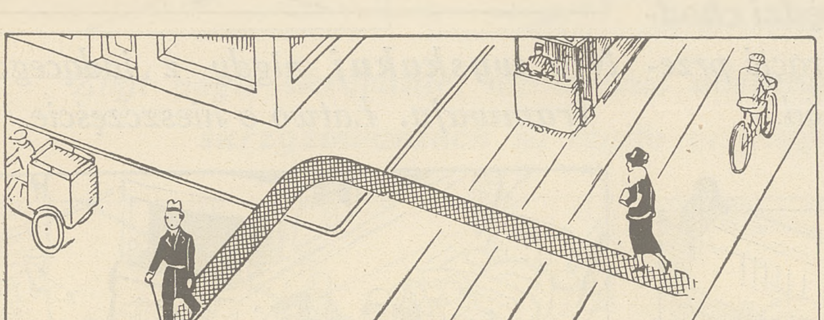
Do dużego odsetku katastrof samochodowych przyczyniają się dzieci, pozostawione na ulicy bez opieki starszych. Poruszyć też musimy sprawę nieprawidłowego chodzenia po chodnikach, czyli chodzenia w pobliżu jezdni. Trzymanie się chodnika w pobliżu jezdni pociągnęło za sobą niejeden nieszczęśliwy wypadek zupełnie bez winy szofera, który skręcając czy w lewo, czy w prawo błotnikiem swego wozu uchwycił przechodnia, wywoławszy temsamem katastrofę. Przy mijaniu punktów ożywionych, gdzie niema nikogo, ktoby ruch regulował, ulicę należy przechodzić w możliwie najkrótszej linji skierowując wzrok do połowy w prawo i w lewo. To samo należy czynić wsiadając do tramwaju lub wysiadając z niego, by nie wpaść pod koła znienacka wysuwającego się za tramwajem samochodu. Przepisy ruchu samochodowego w mieście regulują zresztą przepisy, które znane powinny być każdemu kierowcy samochodowemu, zaś publiczność winna baczniejszą zwracać uwagę oraz brać czynny udział w pokazach prawidłowego przechodzenia przez ulicę, przyczyniając się raz do uniknięcia licznych wypadków, które są na porządku dziennym, a powtóre nieutrudniania służby regulującym ruch posterunkowym.



*Przechodź przez jezdnię **drogą najkrótszą;** spójrz **najpierw w lewo, potem w prawo.***

A teraz z okazji „Tygodnia chodzenia po ulicy" kilka uwag pod adresem automobilistów. Jedyna możliwość wystrzegania się od wypadków polega na tem, by wyuczyć się na pamięć wszelkich rodzajów niebezpieczeństw oraz klasyfikować je w mózgu. Wiadomo, że każdy automobilista tworzy zasadniczo sam reguły jazdy i konstruuje przepisy. Z licznych wypadków, których był naocznym świadkiem albo które sam je przechodził, wyciąga on „esencję mądrości", umieszczając ją „na zapas" w mózgu. Wszelkie niebezpieczeństwa, z któremi się zetknął, powinien uznać jako przestrogi, które w razie wypadku zamienią się na rozkazy dla mięśni.

Dobra orjentacja, bystrość, zimna krew, a szczególnie szybkość reagowania na świadome lub podświadome niebezpieczeństwa, które zajść mogą podczas jazdy, są najlepszym sprawdzianem dla odróżnienia dobrego kierowcy od złego, rutynowanego jeźdźcy od początkującego. Szofer stawiający pierwsze kroki na samochodzie, stale powinien być świadom tego, że jazda samochodowa nastręcza dużo ryzyka. W ciągu bowiem kilku lat praktyki niejeden szofer miał mniejszy lub większy wypadek, a ile było takich, których uniknął o „włos". Najpoważniejsze wypadki mają miejsce prawie wyłącznie przy szybkiej i karkołomnej jeździe. Bardzo często w wąskich uliczkach, przy wyjeżdżaniu z nich, na mokrym asfalcie, gdzie niespodziewanie kie-



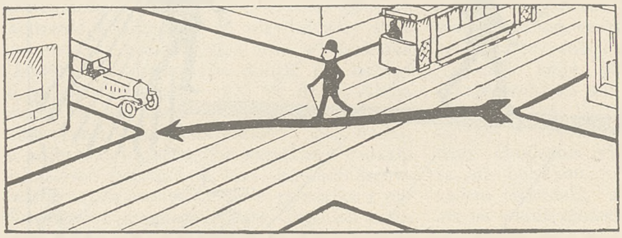
Jezdnię** przekraczaj tylko pod **kątem prostym.

rowca traci władzę nad wozem. Często wyłaniają się nieprzewidziane przeszkody, przed któremi nie można już wozu zahamować, a trzeba sobie uprzytomnić, że samochód, pędzący z szybkością 70 klm. natrafiając na przeszkodę, uderzy z siłą taką samą, jak gdyby aparat lotniczy spadł prostopadle z wysokości 20 mtr. na ziemię.

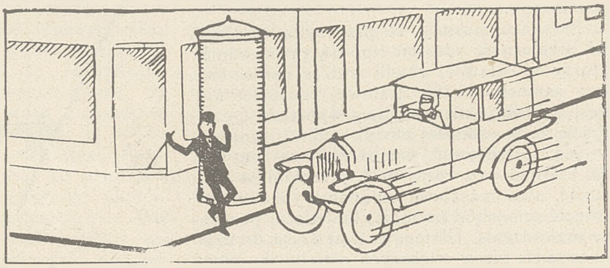
Rozwinięcie wielkiej szybkości wówczas tylko może być dopuszczalne, jeżeli znajdujemy się na drodze, którą dokładnie znamy i gdzie wylot dróg poprzecznych jest dobrze widoczny. Jeżeli przejrzystość drogi utrudniają drzewa, krzewy itp. to można się z tem liczyć, że niespodziewanie jak „deus ex machina" ukaże się zaprząg konny, rowerzysta lub inny samochód wyjeżdżający z drogi poprzecznej. Przy szybkości 70 klm. dystans hamowania wynosi normalnie ca. 35 mtr., a uwzględnić tutaj musimy 10 mtr. drogi, które samochód odbywa w czasie zareagowania kierowcy na przeszkodę.

Liczne wypadki zdarzają się również przy wyprzedzaniu w lewo biegnących tramwajów. O zderzenie z wozem, jadącym w przeciwnym kierunku wówczas nie trudno, a zazwyczaj wypadki takie kończą się tem, że pojazd zostaje wkleszczony między dwa mijające lub krzyżujące się tramwaje. Niebezpieczeństwo jest tutaj narówni to samo jak na wąskiej szosie, boć przecież tramwaj jest związany z szynami i w żaden sposób nie może zboczyć ze swego toru. Rozumiejąc ten fakt, władze bezpieczeństwa większych miast, gdzie kursują tramwaje, zabroniły pod wysoką karą a nawet utratą dyplomu, wymijania wzgl. wyprzedzania w lewo tramwajów. I u nas istnieją podobne przepisy, między innemi jest taki, który mówi, że z chwilą, kiedy tramwaj przed przystankiem się zatrzymuje, powinien kierowca bezwzględnie samochód zatrzymać, by nie narazić na szwank wysiadających lub wsiadających pasażerów.

Może w najbliższej przyszłości zdolamy problem ten tak dalece rozwiązać, że zbyteczne będą różne nauki chodzenia, tabliczki orjentacyjne, a dla kierowców samochodów sygnały świetlne i tablice ostrzegawcze, a nieszczęśliwe wypadki spowodowane czy to przez nieostrożność jednej czy drugiej strony, należeć będą do rzadkości.



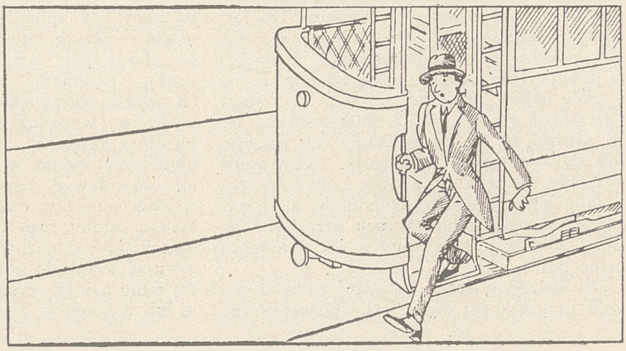
Nie przechodź na ukos *przez jezdnię, place i skrzyżowania ulic.*



Nie wychodź nagle na jezdnię *z poza słupa ogłoszeniowego lub tramwajów.*



Nie chodź *nigdy* ***na krawędzi chodnika.*** *Łatwo może cię potrącić przejeżdżający samochód.*



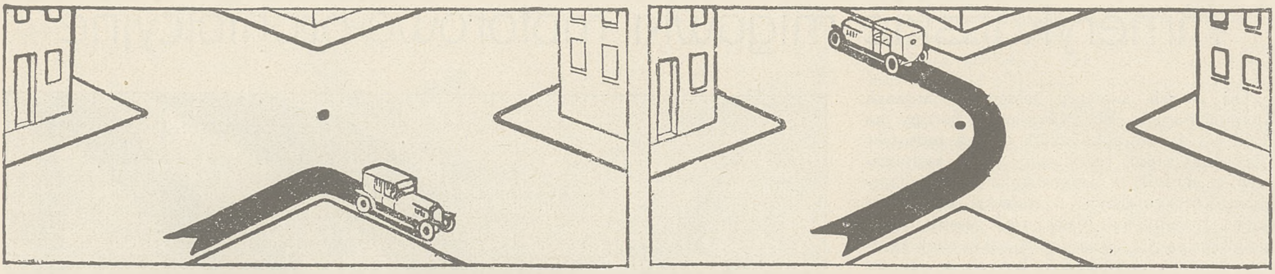
Nie wyskakuj *nigdy z jadącego* ***tramwaju.*** *Łatwo o nieszczęście.*



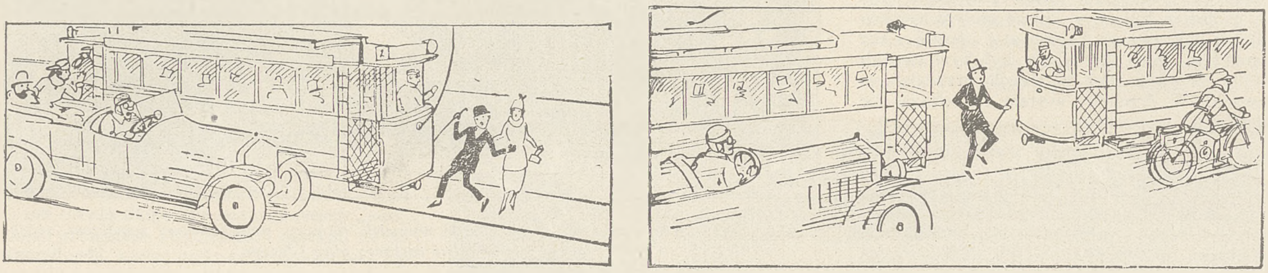
Dzieci *na jezdni są często* ***powodem*** *nieszczęśliwych* ***wypadków,*** *a więc:* ***ulica - nie dla dzieci.***



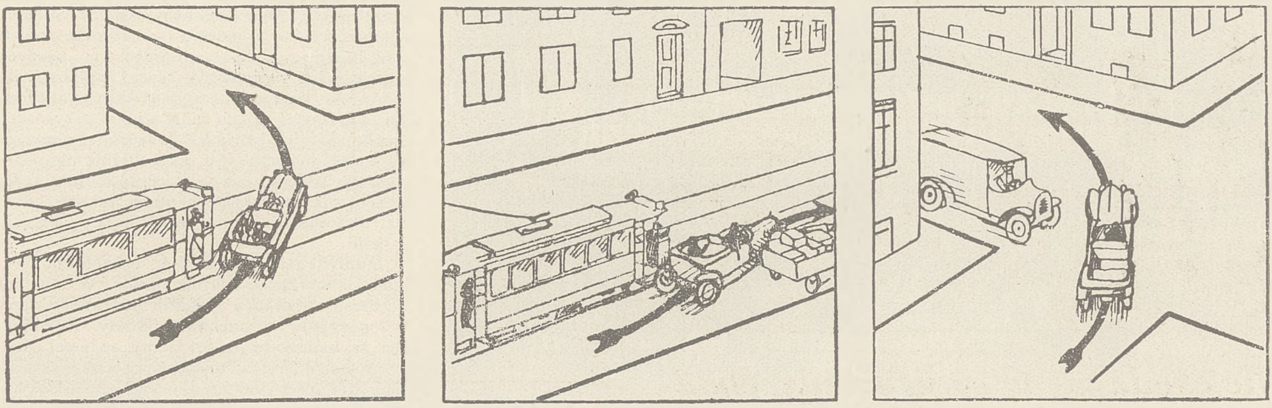
Wychodząc z tramwaju pamiętaj, że za nim ***czyha zawsze niebezpieczeństwo.***



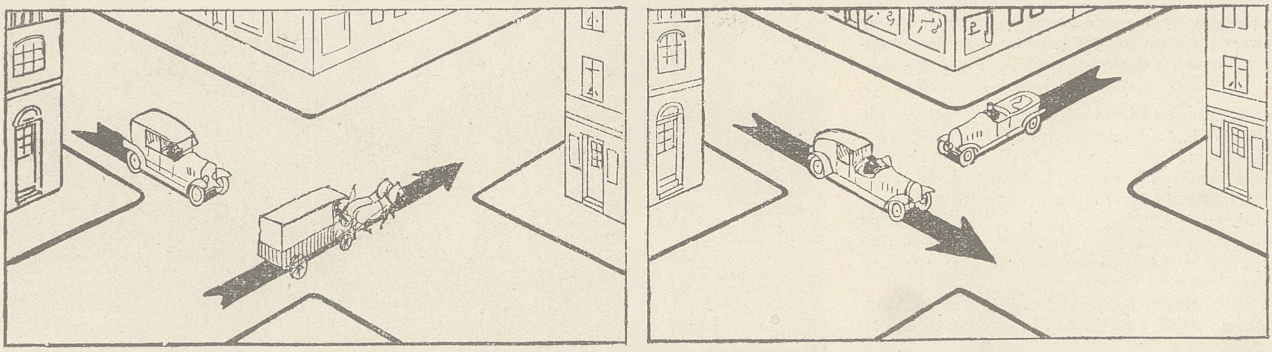
*Na **prawo** skręcaj **małym** łukiem, na **lewo — dużym** łukiem.*



*Pamiętaj, że **przejeżdżając obok tramwaju** stojącego na przystanku, możesz **łatwo przejechać niebacznego przechodnia.***



*Zbyt nagłe **skręcanie,** nieostrożne **mijanie** i szybka jazda **na skrzyżowaniach** są często przyczyną zderzenia.*

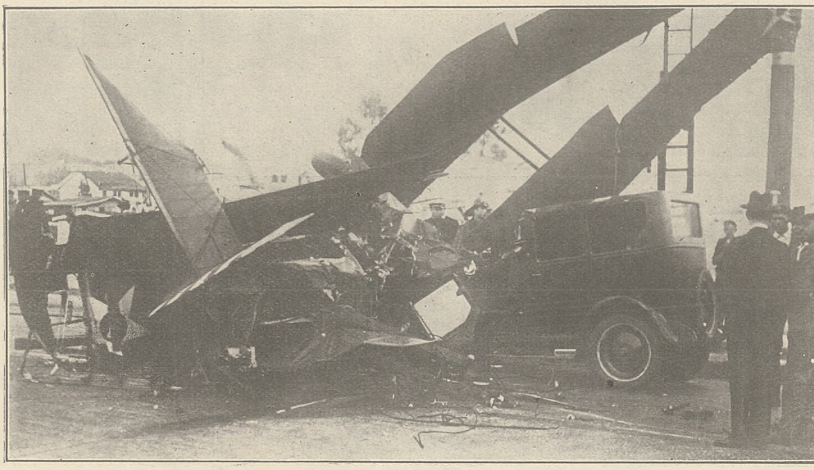


*Prawo pierwszeństwa przejazdu ma **zawsze** pojazd **nadjeżdżający z prawej** strony. Zważaj na to, a unikniesz niejednego wypadku.*

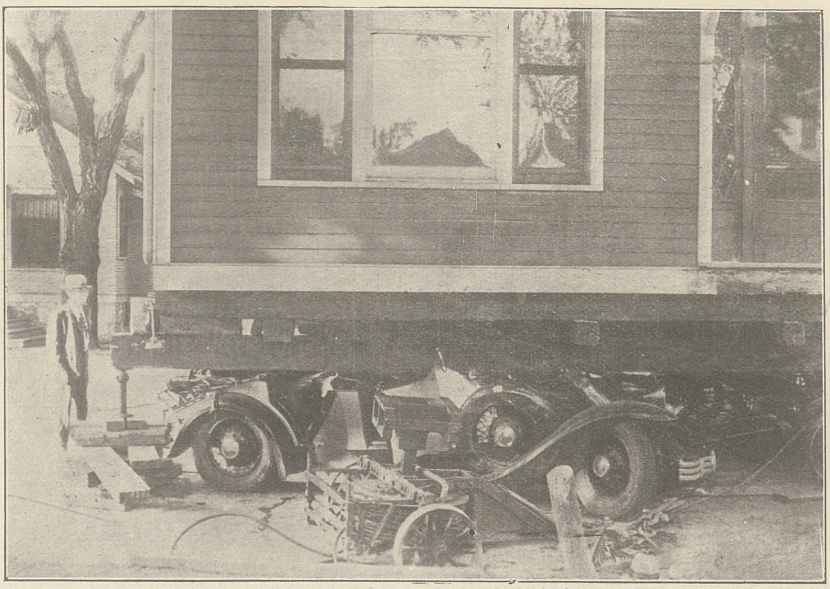
Amerykańskie migawki motorowo-prohibicyjne

Od dwóch miesięcy jestem w Stanach Zjednoczonych. Wyjeżdżając z Europy na praktykę do amerykańskich fabryk motorów obiecałem kilku redakcjom pism technicznych, że nadeślę w najkrótszym czasie interesujące korespondencje o rozwoju amerykańskiego przemysłu. Mimo najlepszych chęci spełnienie mojej obietnicy okazało się fizycznie niemożliwe, gdyż dostałem się w szpony amerykańskiego tempa pracy. My w Europie nie mamy nawet pojęcia o tem, jak pracują w amerykańskich fabrykach, dlatego też wyjeżdżając przeceniamy zazwyczaj nasze siły. Ja osobiście byłem w Polsce stałym zwolennikiem tak zwanej „komasacji“ posad i nie pamiętam czasu, kiedy nie był bym zatrudniony przynajmniej w trzech przedsiębiorstwach. W Ameryce system ten okazał się absolutnie niemożliwy...

Właściwie powinienem wytłumaczyć dlaczego obecnie zabrałem się do pisania korespondencji. Pomijam chronologiczny bieg wypadków i zaczynam od końca mojej karjery technicznej. Do dziś dnia siedziałbym prawdopodobnie w fabrycznych



Ciasno w powietrzu, ciasno na ziemi. Ciężki wypadek lotniczy, spowodowany upadkiem wojskowego samolotu na ruchliwą ulicę Chicago. Fot. Keystone



W starej Europie zdarza się, że szofer, tracąc władzę nad kierownicą, wpada na chodnik lub rozbija samochód o mury domów, w Ameryce natomiast wystarczy jechać ze zbyt wielką szybkością, ażeby zetknąć się z domem, który sam wyjechał i stanął na środku jezdni. Na fotografji naszej widzimy szczątki samochodu pod przewożonym na specjalnej platformie domem. Fot. Keystone

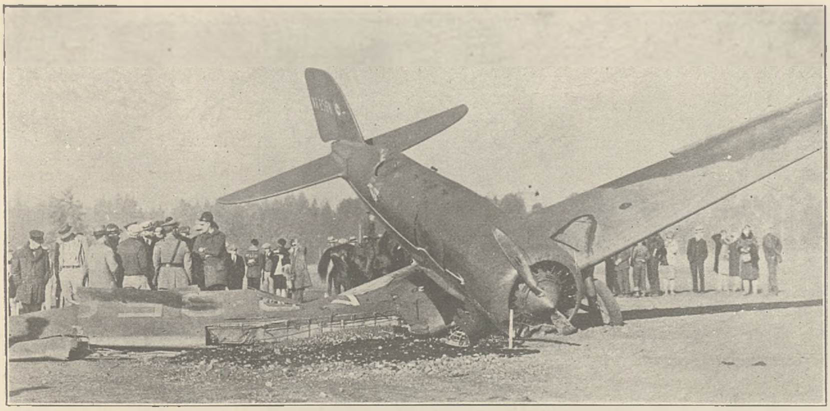
warsztatach i nie myślał o pisaniu, gdyby nie prohibicja, „szpicle prohibicyjni“, bomby gazowe oraz inne przyjemności nowoczesnego życia amerykańskiego. Cała przygoda wynikła dlatego, że zostałem zaproszony przez mojego dyrektora, grubą rybę finansową, na małą konferencję techniczną, która miała odbyć się w niedzielę na jego jachcie spacerowym.

Zebraliśmy się u niego wieczorem w komplecie, było nas kilku inżynierów i dwóch potentatów finansowych, zaczęliśmy rozmawiać, popijając herbatą z lodem i napój słodowy, zastępujący w Ameryce zakazane piwo. Konferencja dobiegała końca i już chcieliśmy pożegnać gospodarza, kiedy najnieoczekiwaniej zaczęły gwizdać kule, przebijając luksusowe obicia ścian. Musieliśmy położyć się na dno statku i czekać końca napadu. Za chwilę na pokład wskoczyło kilkunastu ludzi, rzucając przed siebie bomby gazowe i zdobywając jacht szturmem. Nie minęły dwie minuty, jak wszyscy byliśmy skuci w kajdanki i wsiadaliśmy do łódek „suchych“ agentów, tak bowiem nazywają w Stanach Zjednoczonych urzędową i amatorską policję prohibicyjną, która, notabene, w naszych europejskich warunkach raczej byłaby zaliczona do kategorji ordynarnych bandytów. Na zapytanie dokąd nas wiozą przywódca „suchej bandy“ oświadczył, że zobaczymy sami w swoim czasie. Na takie dictum nie pozostało nic innego, jak siedzieć spokojnie w łodziach, nie poruszając skutemi rękami, gdyż źle dobrane kajdanki boleśnie wcinały się w ciało.

Dopłynęliśmy do brzegu, zaczęto bez ceremonji wyrzucać nas na piasek. W tem nowa niespodzianka, z krzaków gruchnęły strzały i posypały się cuchnące bomby. Rozumiejąc, że nadchodzi odsiecz, my ze swej strony pomagaliśmy w miarę sił i możności kopiąc, gryząc i tłukąc głowami otaczających nas „suchych“. Za chwilę sytuacja wyjaśniła się. Z pomocą przybiegli nam ludzie z załogi, którzy wracali z miasta i będąc na brze-



Jak najprędzej i najkrótszą drogą, czas to pieniądz! Na więcej ludnych szlakach lotniczych pasażersko-pocztowych zdarzają się na wysokości paru tysięcy metrów kolizje samolotów. Rezultat takiej kolizji na linji Chicago — Nowy Jork widzimy na naszem zdjęciu. Fot. Scherl



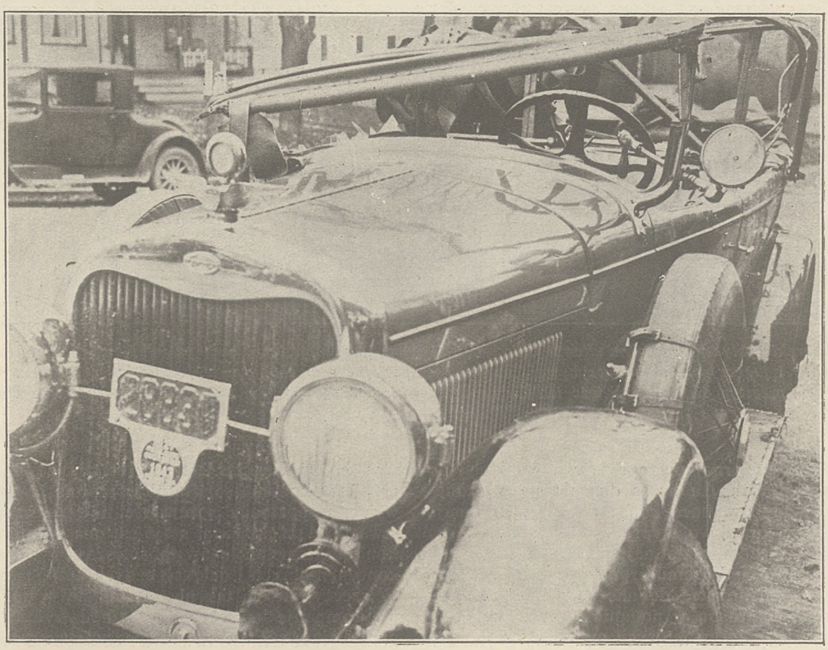
Loty na bardzo dalekie dystanse powodują w Stanach Zjednoczonych nie mniejszą ilość wypadków, niż w starej Europie. Niedawno przed podróżą do Tokio uległ rozbiciu samolot Harolda Bromley'a, który na szczęście wyszedł cało z wypadku. Lot ten ma być raz jeszcze podjęty, po budowie nowego samolotu. Wide World

gu zorjentowali się w tem, co się działo. Walka nie trwała długo. Po paru minutach „susi" zostali sromotnie zwyciężeni, i uciekali ile im sił starczyło, ażeby uniknąć przymusowej kąpieli, której musieli poddać się pozostali na placu jeńcy.

W rezultacie praktycznego zapoznania się z prawem Volstaeda miałem mocno podbite oko, dwie tłuczone rany na głowie i zwichniętą rękę, a w dodatku poradzono mi jako cudzoziemcowi zniknąć z horyzontu na pewien czas, ze względu na możliwość przymusowej deportacji.

Obecnie, znajdując się w prywatnem sanatorjum, piszę korespondencję i z niecierpliwością wyczekuję chwili zupełnego wyzdrowienia. Za moje leczenie płacę osiem dolarów dziennie, co nie jest wiele na amerykańskie stosunki, gdzie mimo nadzwyczajnej taniości artykułów codziennej potrzeby za różne usługi osobiste, porady lekarskie i t. p. płaci się zazwyczaj duże sumy.

Przepraszam za długi wstęp i wracam do amerykańskiego tempa pracy. Nie jestem fabrycznym nowicjuszem, pracowałem wiele, widziałem różne zakłady przemysłowe, lecz nigdzie nie spotykałem się z takim pośpiechem i tak wyczerpującą i nerwową robotą jak w naszym „koncernie". Mimo, że korzystałem z pewnych drobnych przywilejów jako hospitant po ośmiu godzinach pracy wracałem zupełnie fizycznie i moralnie wyczerpany do domu. Powiadam moralnie wyczerpany, nie dlatego żebym pracował umysłowo, lecz dlatego właśnie, że szybka fizyczna praca nie przyzwyczajonemu do niej człowiekowi nie pozwala na żadną myśl oderwaną, żadną pauzę psychiczną, tak konieczną dla przeciętnego europejskiego inteligenta. Po paru dniach, kiedy po za moją osobistą robotą zacząłem widzieć cały oddział fabryki, ogarnęło mnie dziwne uczucie. Miałem wrażenie, że jestem otoczony prawdziwemi automatami, precyzyjnie, bezmyślnie i szybko pracującemi. Żaden z moich kolegów nie był rzemieślnikiem, żaden z nich nie pracował z artyzmem i nie miał pojęcia o skończenie pięknej pracy europejczyka fachowca, który cieszy się z wykonywanych czynności i prócz



Szalony ruch i ciągły pośpiech powoduje wiele wypadków na ulicach amerykańskich miast. Rozbijają się taksówki, tanie prywatne Fordy i luksusowe maszyny znanych osobistości. Zdjęcie nasze przedstawia rezultat karkołomnego „koziołka", wykonanego przez samochód Johna J. Mitchella, znanego przemysłowca i potentata finansowego

rąk pracuje myślą. Zdziwiony tem zwróciłem się z zapytaniem do mego dyrektora, który zupełnie poważnie oświadczył, że jego zdaniem byłoby bardzo źle, gdyby robotnicy myśleli i zajmowali się rzeczami, które do nich nie należą. Na poparcie swoich słów przytoczył on dane, zawarte w książeczce pewnego uczonego, który twierdzi, że dla Stanów Zjednoczonych wystarczy zupełnie tysiąc ludzi inteligentnych o wysokiej wartości intelektualnej, reszta natomiast w godzinach pracy stanowczo powinna unikać myślenia. Ja osobiście nie wierzę temu twierdzeniu, tembardziej, że przeciętny Amerykanin po za pracą zawodową wydaje mi się bardzo samodzielny, rzutki i przedsiębiorczy, mimo że sposób jego myślenia różni się zasadniczo od sposobu myślenia przeciętnego europejczyka, mózg którego nie jest przytłoczony pojęciem masy i wielkości.

Po dostaniu się do biura konstrukcyjnego zwróciłem uwagę na inne zjawisko, bardzo charakterystyczne dla amerykańskich stosunków



Mieszkanie w przydrożnych wilach nie jest zupełnie bezpieczne w Stanach Zjednoczonych, gdyż od czasu do czasu „prohibicyjni" kierowcy po wypiciu większej ilości wódki w złym gatunku wpadają na ściany i balkony wil, kalecząc ich mieszkańców. Fot. Keystone



Charakterystyczna scena na ulicach Chicago. Stał się wypadek, motocyklowa patrolka policyjna telefonicznie zawezwała pomocy i już za parę minut przybywają na miejsce specjalne samochody policyjne, do których agenci mogą pakować ewentualnych przestępców, aby odwieźć ich do najbliższego sędziego, który w ciągu pół godziny feruje wyrok i zamyka winnych do więzienia. Fot. New York Times

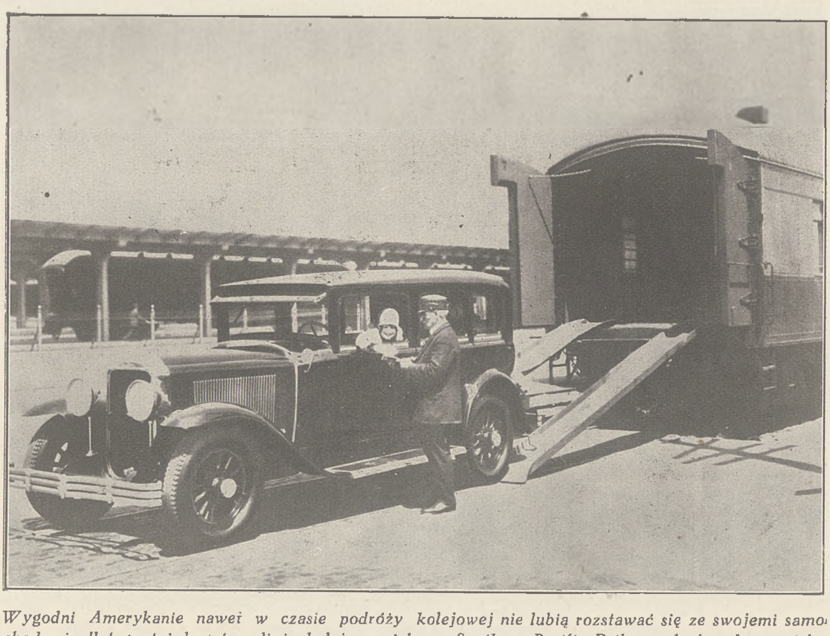
Mimo pozornej postępowości i wielkiego bogactwa, fabryka nasza okazała się w gruncie instytucją wysoce konserwatywna, trzymająca się kurczowo wypróbowanych metod pracy i niezdolna do najmniejszych nawet odchyleń od programu produkcyjnego. Przychodziły mianowicie do nas najróżniejsze zapytania z prośbą o podanie ewentualnej ceny jakichś maszyn, których my seryjnie nie produkowaliśmy. Niewtajemniczony w system pracy wziąłem jeden z listów i przygotowałem odpowiedź, wykonując z grubsza konieczne obliczenia. Kiedy pracę moją przedstawiłem kierownikowi biura, nie mógł on wyjść z podziwu i stanowczo nie chciał wierzyć, że projektowana maszyna będzie mogła pracować. Po długiej rozmowie dowiedziałem się jak w naszej fabryce tworzą nowe modele. Pierwszą czynnością w tym wypadku bywa konstrukcja przynajmniej setki wzorów, które ulegają czeregowi przeobrażeń i zmian w czasie długich prób, aż wreszcie dochodzi się do skończonego typu. Charakterystyczne jest, że większość modeli jest zupełnie bezwartościowa, dlatego, że przy ich projektowaniu pomija się najelementarniejsze zasady naukowe, ufając tylko praktyce, która ma wykazać wszystkie błędy. O czysto teoretycznej pracy konstrukcyjnej biura fabryczne nawet nie myślą i nie są w stanie takiej pracy wykonać.

Rozumie się że opracowane praktycznie maszyny, przy produkcji masowej są rzeczywiście bezkonkurencyjne, gdyż mimo wysokiej płacy robotniczej doskonałe wykorzystanie obrabiarek i organizacja pracy umożliwiają bardzo tanią produkcję.

Czas skończyć z masową produkcją, fabryką, obrabiarkami, ruchomemi taśmami i automatyczną pracą, a zająć się amerykańskiem lotnictwem, które korzysta z naszych motorów. My w Europie jesteśmy zdania, że amerykańska komunikacja lotnicza stoi na bardzo wysokim poziomie sprawności i bezpieczeństwa i, że dzięki temu staje się ona groźnym konkurentem pociągów pospiesznych transkontynentalnych i dalekobieżnych autobusów. W rzeczywistości tak nie jest. O ile w Europie kompanje lotnicze dbają o nadzwyczajną punktualność i wielkie bezpieczeństwo pasażerów, w Ameryce mimo znacznie większej gęstości ruchu, na pierwsze miejsce wysuwa się szybkość komunikacji, a częste wypadki przyjmowane są przez ogół jak zło konieczne, wynikające z pośpiechu. Czy słyszeliśmy kiedy w Europie o spowodowaniu ciężkiej katastrofy lotniczej przez ptasie gniazda w skrzydłach samolotów? Nie, nie słyszeliśmy, ale w Ameryce podobny wypadek zaszedł przed paru tygodniami. Jakiś młody pilot, wożący pasażerów za opłatą pięciu dolarów od lotu, uległ ciężkiej katastrofie, a badania, przeprowadzone przez miejscowego szeryfa wykryły w skrzydłach i kadłubie cały skład ptasich gniazd, które też były powodem poważnych uszkodzeń mechanizmu. Wogóle wypadków lotniczych jest w Ameryce bardzo dużo, gdyż obywateli stać na opłacanie kursów w różnych lotniczych szkołach o niezbyt solidnej renomie. Rządowa kontrola, polegająca na wydawaniu specjalnych licencyj zawodzi zazwyczaj z kretesem, a wszechwładny alkohol, który mimo prohibicji można wszędzie dostać za solidną opłatą, powoduje dziwaczne nieraz katastrofy. Spadają samoloty na domy, zawisają na fabrycznych kominach lub na wysokich drzewach, lądują na ulicach, zderzając się z samochodami i wogóle wyrabiają niestworzone rzeczy.

Wracając do alkoholu warto nadmienić, że jest on przyczyną przeszło 60 procent wypadków samochodowych. Mimo surowej kon-

(Dokończenie na str. 12.)



Wygodni Amerykanie nawet w czasie podróży kolejowej nie lubią rozstawać się ze swojemi samochodami, dlatego też bogatsze linje kolejowe, jak np. Southern Pacific Railway zbudowały specjalne wagony do przewożenia automobili.

Wyścig górski na Klausen



Międzynarodowy wyścig górski na Klausen zgromadził liczny zastęp zawodników. Na rycinie widzimy ożywiony ruch, panujący na starcie.

Tegoroczny wyścig górski na Klausen, siódmy z rzędu, okazał się pełnym sukcesem i potwierdził raz jeszcze doskonałą renomę tej imprezy. Wyścig sam składał się z biegu dla motocykli, oraz z wyścigu narodowego dla samochodów, które odbyły się w sobotę, podczas gdy dnia następnego, w niedzielę, miał miejsce wyścig międzynarodowy samochodów sportowych i wyścigowych. Tak jedna jak i druga część imprezy zgromadziła na starcie liczny zastęp zawodników, a niezwykle trudna trasa, bogata w krzywizny i wzniesienia spowodowała, tak jak w ubiegłych latach, napływ — tłumów publiczności. Rzecz oczywista, że znacznie większem zainteresowaniem cieszyły się międzynarodowe biegi drugiego dnia, a cyfra widzów w dniu tym przekroczyła 50 000. Zwycięzcą absolutnym został zwycięzca zeszłoroczny Chiron na samochodzie „Bugatti“, który w czasie 16 min. 32,4 sek. ustanowił nowy rekord trasy, podczas gdy najlepszy czas samochodów sportowych uzyskał hr. Kalnein, również na ośmiocylindrowym Bugattim. Wogóle dzień ten był dniem triumfu marki „Bugatti“, która uzyskała także nagrodę jako najlepszy zespół z kierowcami Chiron, Kalnein i Escher. Na uznanie zasługuje doskonała organizacja biegów.

Wyniki uzyskane przez poszczególnych zawodników były następujące:

Motocykle:

Kategorja 500 ccm: 1) Gall (Standard) 17:27,40, szybkość średnia 73,928 km/g. (nowy rekord kategorji); 2) Martinelli (Motosacoche) 18:15,00.

Kategorja 750 ccm: 1) Stegmann (B. M. W.) 17:42,60, szybkość średnia 72,877 km/g. (nowy rekord kategorji); 2) Hubacher (Sarolea) 21:12,00.

Kategorja 1 000 ccm: 1) Ceresole (Harley-Davidson) 17:22,00, szybkość średnia 74,280 km/g. (nowy rekord kategorji, najlepszy czas dnia dla motocykli); 2) Heinl (Harley-Davidson) 18:46,40.

Samochody turystyczne:

Klasa H 500—750 ccm: 1) W. Buchwald (Dixi) 24:37,8.

Klasa C 750—1 100 ccm: 1) E. Schneider (Derby) 22:42,2; 2) G. Gilera (Fiat) 24:10,8.

Klasa F 1 100—1 500 ccm: 1) A. Keller (Alfa-Romeo) 21:48,4; 2) F. Zemp (Bianchi) 29:45,4.

Klasa E 1 500—2 000 ccm: 1) Ch. Petley (Lagonda) 29:16.

Klasa D 2 000—3 000 ccm: 1) Dr. J. Karrer (Bugatti) 21:26,6; 2) C. F. Buzio (Lancia) 22:41,4.

Klasa C 3 000—5 000 ccm: 1) J. Gacon (Martini) 20:15,2; 2) E. Caspar (Martini) 21:18,8; 3) O. Giger (Martini) 21:44,6.

Klasa B 5 000—8 000 ccm: 1) W. Billwiller (Chrysler) 23:10,4.

Samochody sportowe:

Klasa H 500—750 ccm: 1) J. Vinatier (Rosengart z kompr.) 23:09,8; 2) H. Butenuth (Hanomag z kompr.) 30:24,4.

Klasa C 750—1 100 ccm: 1) Lepicard (Donnet z kompr.) 19:56,4; 2) A. Kirchhofer (Salmson) 22:40,0; 3) H. Ollendorff (Salmson) 24:06,6.

Klasa F 1 100—1 500 ccm: 1) E. G. Burggaller (Bugatti z kompr.) 18:57,4; 2) G. Natali (Alfa-Romeo z kompr.) 19:37,0.

Klasa E 1 500—2 000 ccm: 1) J. Kessler (Alfa-Romeo z kompr.) 18:34,6; 2) W. Escher (Bugatti z kompr.) 18:54,4; 3) M. Dafarra (Alfa-Romeo z kompr.) 19:26,4.

Klasa D 2 000—3 000 ccm: 1) hr. E. Kalnein (Bugatti z kompr.) 17:57,8; 2) G. Strazza (Lancia) 19:27,2; 3) C. F. Buzio (Lancia) 21:48,0.

Klasa C 3 000—5 000 ccm: 1) J. Gacon (Martini) 20:07,6.

Klasa B 5 000—8 000 ccm: 1) A. Momberger (Mercedes-Benz z komp.) 18:23,2.

Samochody wyścigowe:

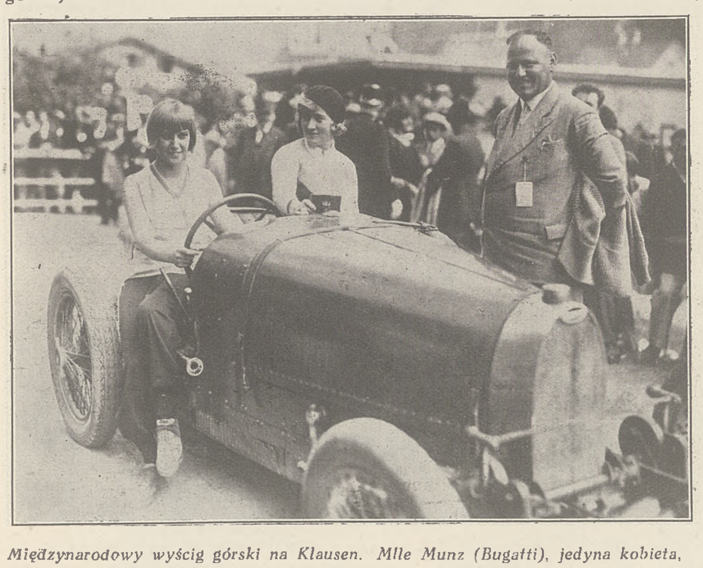
Klasa H 500—750 ccm: 1) F. C. Meyer (D. K. W. z kompr.) 23:58,6.

Klasa C 750—1 100 ccm: 1) A. Clerici (Salmson z kompr.) 20:33,2.

Klasa E 1 500—2 000 ccm: 1) D. de Sterlich-Aliprandi (Maserati z kompr.) 18:16,0.

Klasa D 2 000—3 000 ccm: 1) L. Chiron (Bugatti z kompr.) 16:42,4.

Klasa C 3 000—5 000 ccm: 1) H. Stuck v. Villiez (Austro-Daimler) 16:45,6.



Międzynarodowy wyścig górski na Klausen. Mlle Munz (Bugatti), jedyna kobieta, uczestnicząca w biegu, uzyskała bardzo dobry czas (22 min. 51,6 sek.). Fot. Scherl



Mapka orjentacyjna trasy międzynarodowego wyścigu górskiego na Klausen.

Warszawa z tysiąca metrów

Pokazowe loty trójmotorowego Forda — Prace nad ulepszeniem jezdni. — Troska o szosy podmiejskie

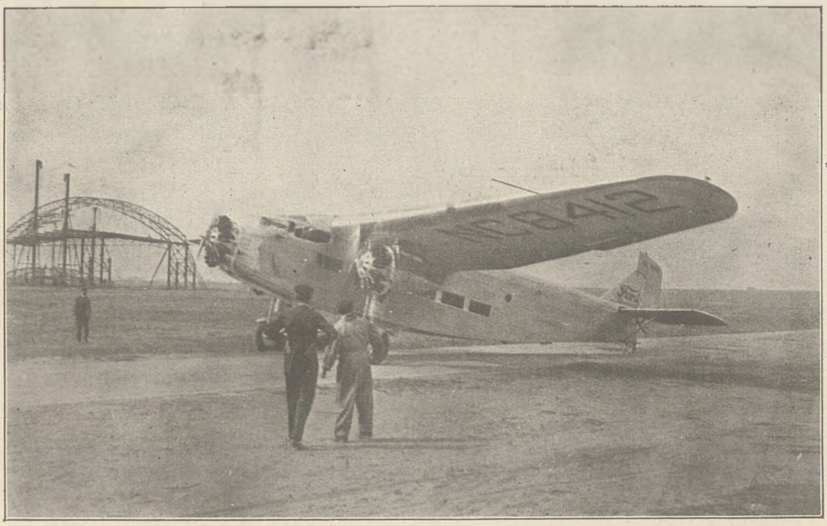
Warszawa, we wrześniu.

Największą sensacją dla „motorowego" świata Warszawy było w ubiegłym tygodniu przybycie na lotnisko stolicy trójsilnikowego samolotu... „Forda".

— Niby jakto?... Ford będzie latał? — dziwili się ludziska, czytając wzmianki w piątkowych pismach porannych.

Bo i jakże! Dla przeciętnego Warszawiaka „Ford", to jest poprostu „fordziak" na kółkach, który od lat poczciwie uwija się po stołecznych prastarych wertepach i, wciąż na szczęście pomnażających się asfaltach. Ale żeby „Ford" latał! Nie, tego w Warszawie nikt nie przeczuwał.

— No to, panie szanowny, widać naprawdę i na dobre zaczniemy teraz latać.



Po krótkim starcie Ford unosi się lekko w powietrze. Fot. „Samochód"

— Bo niby co?

— Bo niby, uważa pan, jeżeli już nawet Ford... Przecie i samochód był kiedyś luksusem, dopóki nie zjawił się Ford.

— Ano tak. Tylko patrzeć, jak sobie będziemy śmigać „fordziakiem" od okna do okna.

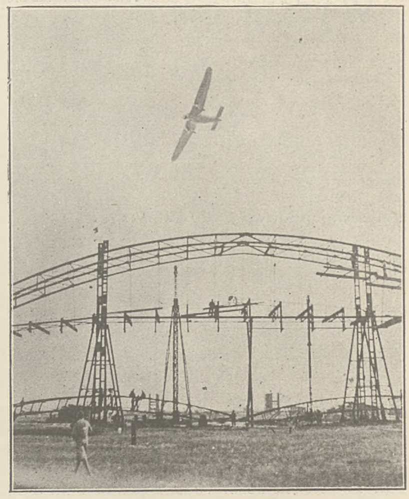
Takie pogwarki słyszało się w Warszawie.

Tymczasem „fordziak", nie jest znów taki „fordziak". Raczej „fordzisko" całą gębą. Zaproszony uprzejmie na lotnisko miałem możność zapoznać się z nim bliżej. — Olbrzymi jednopłat, o grubym profilu skrzydła, wykonany jest całkowicie z lśniącego duraluminjum. Trzy motory gwiaździste typu Pratt Witney „Wasp", po 425 K. M. każdy, rozwijają łącznie siłę 1 275 K. M. Kabina posiada 14 wygodnych foteli i dwa miejsca dla pilotów.

Około godziny 11,30 przed południem odbył się pierwszy lot pokazowy tego olbrzyma, który po fenomenalnie krótkim starcie wzniósł się w powietrze, mając na pokładzie honoratiorów, m. in. wiceministra komunikacji p. inż. Czapskiego, szefa departamentu lotnictwa p. pułk. Rayskiego, prezesa LOPP. p. inż. Eberhardta.

Stojąc na lotnisku mogliśmy swobodnie obserwować zachowanie się zwinnego olbrzyma w powietrzu. Po kilkunastometrowym starcie — imponująca była szybkość wznoszenia się, a dalej kapitalna zwrotność maszyny w powietrzu.

Jeszcze lepiej zalety te okazały się przy drugim locie, gdy pasażerami byli prawie wyłącznie lotnicy, m. in. p. mjr. Lewandowski, kpt. Konopka i inż. Krzyczkowski z dyrekcji „Lotu" i komendant lotniska cywilnego kpt. Karpiński, który przez pewien czas dla próby, naszego „smoka" prowadził. W czasie tego lotu, w którym i ja miałem przyjemność uczestniczyć, „Ford" pokazał co potrafi. Po „amerykańskim" starcie rozwinął z punktu wspaniałą szybkość, pracując pełną siłą motorów. Nad śródmieściem Warszawy wspaniały, ostry wiraż, omal że nie na miejscu, pokazał nam bajeczną zwrotność maszyny. Potem mieliśmy możność obserwować zmienność szybkości samolotu, lecącego na trzech, dwóch i jednym motorze, przyczem kolejno pracowały — środkowy, lewy i prawy. Po



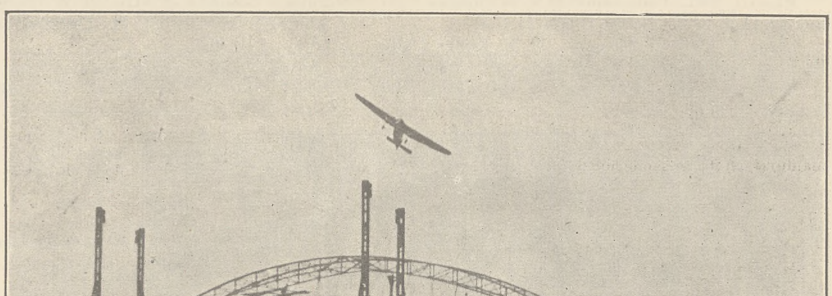
Ford na chwilę po starcie. Specjalne koło, połączone ze sterem oraz specjalne hamulce w podwoziu pozwalają mu na szybkie i pewne poruszanie się po lotnisku. Fot. „Samochód"

kwadransie pięknych ewolucyj, kilkoma ostrymi wirażami płatowiec spłynął na lotnisko, lądując lekko i elastycznie. Dodać trzeba, że „Ford" zamiast tylnej ostrogi posiada kółko, roluje zatem bez wstrząsów, dzięki indywidualnie działającym hamulcom na wszystkich kołach, posiada na ziemi zwrotność samochodu.

Fordowska wizyta zrobiła na wszystkich wrażenie doskonałe. Niemniej podobał się „srebrny ptak" publiczności, przyglądającej się jego ewolucjom, z miasta.

— No i cóż kiedy będziemy latać na „Fordach"? — spytałem jedną z osobistości wpływowych.

— Hm. Nie prędko — uśmiechnęła się osobistość. — Jesteśmy jeszcze za biedni. Ten ptaszek kosztuje 58 tysięcy dolarów. Podobno sama skrzynia, w której go przewieziono z Ameryki do Europy kosztowała dwa i pół tysiąca dolarów!



Wielki samolot Forda wykonywuje lekko i sprawnie ostre wiraże, których nie powstydziłby się nawet lekki samolot myśliwski. Fot. „Samochód"

Westchnęliśmy obydwaj. Ładny, bo ładny, ale... cóż...?

Od marzeń tedy przejść trzeba do realnej rzeczywistości, a ta przedstawia nam się, jak zwykle, przedewszystkiem w postaci zagadnień komunikacji bardziej przyziemnej. — Drogi, bruki, szosy, mostki — oto są palące kwestje dla automobilisty.

Warszawa wciąż zatem jest porozkopywana coraz to w innem miejscu. Obecnie zagrodzony jest szereg jezdni.

Wydział techniczny magistratu przejął już roboty brukarskie na miejscu przekopów, jakie powstały po wykonaniu robót wodociągowych i kanalizacyjnych oraz przy zakładaniu rur gazowych, przewodach elektrycznych itp. Aby skrócić czas zamknięcia ulic w związku z temi pracami, postanowiono użyć do nich cementu szybko twardniejącego. Podczas gdy zwykły cement twardnieje w ciągu paru dni, ten o którym mowa, twardnieje w ciągu paru godzin, dzięki czemu ulice nie będą zamykane na dłużej niż na jeden dzień.

Również i sejmik warszawski krząta się około dróg okolicznych. Między innemi przewidziano przebudowę 10 mostów prowizorycznych na żelbetonie jeszcze w ciągu b. roku, a na początek września zapowiedziano ostateczne wykończenie nowej ulepszonej szosy z kostki kwarcytowej na odcinku Wólka Rzeźniacka — wieś Błoto i odnoga do Falenicy. Odcinek ten wynosi 6 km. W roku ubiegłym wykonano tę szosę na odcinku od granic Warszawy do Wólki Rzeź. W roku przyszłym ma być wykonany dalszy odcinek od wsi Błoto do Karczewa i odcinek do Otwocka. *Z. Marynowski.*

Katastrofa pod Jabłonną

Warszawa, we wrześniu.

W ubiegłą niedzielę bardzo ruchliwa szosa Warszawa—Modlin—Serock była widownią tragicznej katastrofy, jaka wydarzyła się o godz. 8 wieczorem opodal stacji Buchnik pod Jabłonną.

Samochód inż. Górskiego, prowadzony przez właściciela, zdążał od strony Jabłonny ku Warszawie, gdy o kilometr za Jabłonną zajechał mu nagle drogę jakiś wóz parokonny, powożony niedbale przez nietrzeźwego (jak się zdaje) Stanisława Jasińskiego, gospodarza z Jabłonny. Inżynier Górski nie miał już czasu ani zahamować, ani wyminąć. Zjechać z drogi nie było można, gdyż szosa w tem miejscu przeprowadzona jest na nasypie ogrodzonym silnemi palami. Samochód całym impetem uderzył w wóz.

Skutki zderzenia były piorunujące. — Konie u wozu zostały zabite na miejscu, wóz strzaskany, a samochód wywrócony i zrzucony z drogi. — Ze znajdujących się w samochodzie osób ciężko ranny został p. Kazimierz Główczewski i jego dwaj synowie. Pani Główczewska, inż. Górski i gospodarz Jasiński nie ponieśli szwanku.

Natychmiast wezwany lekarz z Jabłonny udzielił rannym pierwszej pomocy, lecz mimo to p. Kazimierz Główczewski zmarł w niespełna godzinę po wypadku, chłopców zaś odwieziono do Warszawy do lecznicy „Omega".

Katastrofa jest tem tragiczniejsza, że zmarły p. K. Główczewski, był jednym ze znanych i szanowanych przemysłowców warszawskich, właścicielem zakładów graficznych p. f. „W. Główczewski" i prezesem Związku Grafików Polskich. Śmierć jego dotknęła żałobą wielu ludzi, między innemi i znanego w kołach automobilowych Poznania Bernarda, którego był szwagrem.

Major Kubala w Poznaniu

W ubiegłym tygodniu przybył z Warszawy do Poznania samolotem wojskowym p. mjr. Kubala, dwukrotny uczestnik polskich prób przelotu przez Atlantyk.

W czasie pobytu w Poznaniu p. mjr. Kubala zwiedził Powszechną Wystawę Krajową, okazując wielkie zainteresowanie dla wszelkich dziedzin naszej twórczości narodowej, a przedewszystkiem dla Pawilonu Przemysłu Lotniczego.

Mjr. Kubali towarzyszył inż. Czesław Wawrzyniak, dyrektor fabryki „Samolot" w Poznaniu.

Nasza rycina: mjr Kubala opuszcza tereny P. W. K. Stoją od lewej pp. red. Leon Kozłowski, Alfred Chrzanowski z redakcji „Samochodu" p. mjr. Kubala i Czesław Wawrzyniak, dyrektor „Samolotu".



II-gi Polski Kongres Drogowy

W przyszłym tygodniu tj. w dniach od 9 do 13 września br., odbędzie się w Poznaniu Drugi Polski Kongres Drogowy.

Otwarcie Kongresu nastąpi w dniu 9 września w auli uniwersyteckiej.

Program Kongresu przewiduje: na dzień 9-go września o godz. 10 (aula uniwersytecka): a) otwarcie Kongresu, b) ukonstytuowanie się prezydjum Kongresu, c) przemówienia powitalne, d) uchwalenie regulaminu obrad, e) podział Kongresu na sekcje;

10 września, godz. 9—14 (Collegium Minus, Wały Wazów 26): prace w sekcjach;

12 września, godz. 10—15 (aula uniwersytecka): plenarne posiedzenie i zamknięcie Kongresu;

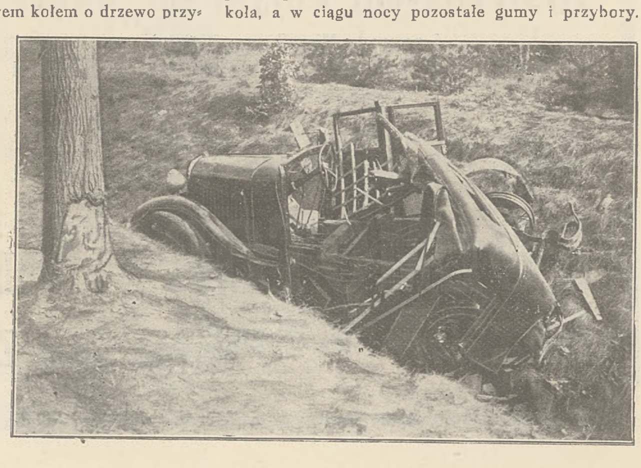
13 września: wycieczki (program zostanie ogłoszony w czasie trwania Kongresu). *R.*

Spłacenie należności za lokomotywy

Dnia 28 lipca 1919 r. zamówiła Polska w fabryce Baldwin Locomotiv Works większą partję lokomotyw na łączną sumę prawie 7 miljonów dolarów. Państwo Polskie wywiązało się nadzwyczaj sumiennie ze swojego zobowiązania i mimo szeregu trudności wypłacono na ręce p. Krafta, głównego kasjera firmy, wszystkie raty bez opóźnienia, a czasami nawet parę dni przed terminem. Przed paru dniami została spłacona ostatnia rata tego długu w sumie 995 tysięcy dolarów. Sumienne i punktualne wywiązywanie się z długów, wpłynęło tak dodatnio na zarząd fabryki i na p. Vauclaina, który obecnie jest jednym z głównych kierowników i akcjonarjuszy tego przedsiębiorstwa, że zdecydowali się oni na utrzymywanie własnym kosztem Polskiej Fundacji Kościuszkowskiej w Ameryce.

Katastrofa samochodowa pod Kórnikiem

W niedzielę, dnia 1. bm. około godziny 18-tej wydarzyła się na szosie Poznań — Kórnik na czwartym kilometrze za Kórnikiem katastrofa samochodowa, której ofiarą padł mjr. lekarz Włodzimierz Dębczyński z Poznania. Prowadzony z szybkością 80 klm na godzinę samochód marki Ford nr. 44 044 uderzył lewem kołem o drzewo przydrożne tył samochodu został podrzucony w kierunku jazdy i uniesiony w górę tak, że wpadł, przełamując się, do głębokiego rowu. Tylne koło zaryło się pod oś, lewe przednie zupełnie zniszczone, karoserja rozbita w szczątki, a lewa strona podwozia zupełnie wygięta.



Kierowca samochodu mjr. lekarz D. wskutek pęknięcia czaszki zginął na miejscu, reszta pasażerów, dr. Dziulikowski, jego żona i syn, odnieśli poważne obrażenia. Pierwszej pomocy udzielił ranym przejeżdżający na tym szlaku kierowcy samochodów, którzy ugasili palący się wóz i wydobyli z pod niego rannych, których odwiozło zawezwane pogotowie do Poznania, a ofiarę tej katastrofy, mjr. dr. Dębczyńskiego, pogotowie wojskowe 7 Dyonu Żandarmerji.

Napiętnować musimy, niestety, nieetyczny w życiu samochodowem objaw. Otóż dowiedzieliśmy się, że pół godziny po wypadku nieznani sprawcy, prawdopodobnie szoferzy skradli dwa zapasowe koła, a w ciągu nocy pozostałe gumy i przybory.

Amerykańskie migawki motorowo-prohibicyjne

(Dokończenie ze strony 8-ej.)

troli, mimo całych band „suchych" szpiclów, którzy są prawdziwą plagą spokojnej ludności, nie zdołano w Stanach Zjednoczonych zahamować szmuglu i wyrobu alkoholu.

Alkohol płynie rzeką, kierowcy samochodowi piją, a samochody rozbijają się. Specjalnemi miejscami, gdzie zachodzi najwięcej wypadków są nieosłonięte przejazdy kolejowe, czyli tak zwane krzyżówki. Lecz nawet i przydrożne wille nie są pod tym względem bezpieczne, gdyż wielu kierowców umie w braku innych przeszkód wpadać na domy.

Okazało się, że znacznie praktyczniejszym środkiem lokomocji była kolej.

Inż. T. Jaeger.

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednołamowy wiersz nonparelowy 25 groszy

Szofer

na taksówkę potrzebny zaraz. Glaza, Grobla 7.

Szofera

poszukuje od 15 w ₍eśnia rb. Zarząd Dóbr Rokosowo, poczta Rokosowo. Stanowisko może objąć nawet żonaty. Zgłoszenia szczegółowe z dołączeniem odpisów świadectw poprzednich pracodawców i opisem praktyki, nadsyłać pod powyższym adresem. Zgłoszenia nieuwzględnione ozostana bez odpowiedzi. Przyjmuje sie tylko zgłoszenia piśmienne.

Potrzebny

zaraz szofer. Zgłoszenia z referencjam skierować do firmy Likwowin, Strzelecka 14.

Szofer

z trzyletnia praktyką i kaucją 1 000 zł, poszukuje posady. Oferty Kurjer Poznański zdw 42 862

Szofer

z półroczną praktyką, szuka rosady za skromnem wynagrodzeniem. Zgłoszenia Kurjer zdw 42 935

Szofera

posadę obejmę tylko na dobry samochód lub autobus, dłuższa praktyka, pierwszorzędne świadectwa i referencje, na żądanie większa kaucja. Oferty zdw 44 322

Szofer

samotny trzeźwy, sumienny, poszukuje posady zaraz lub od 15. 9. najchętnie: na majatku. Zgłoszenia zdw 44 280

Szofer

kawaler posiadający praktykę jazdy, poszukuje posady prywatnej. Wymagania skromne. Łaskawe zgłoszenia zdw 44 629

Szofer

pierwszorzędny ..crowca, cztery lata praktyki jazdy, poszukuje stałej posady jako kawaler lub żonaty. Łaskawe zgłoszenia do Kurjera pod zdw 42 566

Samochód „Tatra"

kabriolet 4 osobowy, używany lecz w dobrym stanie za gotówkę lub też na zamianę za samochód ciężarowy ma do oddania. Administracja Dóbr Stan. Hr. Łąckiego. Posadowo, poczta Lwówek, tel nr. 2.

Używane samochody

okazyjnie, tanio, na dogodnych warunkach na sprzedaż. „Praga" Automobile. Poznań, plac Wolności 11, telefon 5533. Pw 34 189

Międzynarodowe wyścigi motocyklowe w Katowicach

o „Grand Prix" i „Mistrzostwo Polski" na rok 1929

Już w przeddzień wielkiej imprezy panował ożywiony ruch w mieście; pozjeżdżali się goście sportsmeni ze wszystkich stron Polski oraz niemieckiego Śląska. W godzinach popołudniowych przyjmowano uroczyście zawodników na rynku w Katowicach. Po powitalnych przemówieniach, przystąpiono do ważenia maszyn i innych czynności związanych z wyścigiem. W dniu 1 września parkingowano zapisane do wyścigu maszyny na rynku, skąd o godzinie pierwszej wyruszono na start. Do wyścigu stanęli również liczni jeźdźcy zagraniczni, między innymi p. Brudes, zdobywca „Wielkiej Nagrody". Bieg zorganizowano na obwodzie szos pod Katowicami (jedno okrążenie 27,5 klm), a start znajdował się na szosie Giszowice — Murcki przy kamieniu kilometrowym 5,1. Trasa dla kategorji 250 ccm wynosiła 9 okrążeń, zaś dla powyżej 250 ccm — 11. Zapisane do mistrzostwa 42 maszyny podzielono na 6 kategoryj. Po skończonych biegach zeszli się wszyscy jeźdźcy w lokalu klubowym, gdzie doręczono zwycięzcom prócz cennych nagród wartościowe upominki. Pogoda dopisała, a imprezie tej przyglądały się kilkunastotysiączne rzesze. Organizację biegu przeprowadził S. K. M. Katowice bez zarzutu. Imprezą zainteresowały się sfery rządowe i wojskowe, które reprezentowali p. wojewoda Grażyński i p. generał Sikorski. Wyniki mistrzostwa są następujące:

W kategorji 6 do 175 ccm: Mistrzostwo Polski i I nagrodę uzyskał p. Malicki na „James" czas 3:56:57, przeciętna szybkość 63 km na godzinę, 2) p. Przybyło na „Monet Goyon", czas 4:05:008, 3) p. Pielawski na „Monet Goyon" 4:57:38,4.

W kategorji A do 250 ccm: Mistrzostwo Polski, I nagrodę i puhar, ofiarowany przez p. Marszałka Piłsudskiego, za najlepszy czas dnia zdobył p. B. Wargin na D. K. W. (wodą chłodz.) czas 2:52:30,4 p. szybk. 86 klm. 2) p. Horwitz na D. K. W. (wodą chłodz.) czas 2:53:38,8, 3) p. Kremin na D. K. W. (wodą chłodz.) czas 4:12:50.

W kategorji B. do 350 ccm.: 1) p. Klein na D. K. W. (wodą chłodz.) czas 3:12:33,4, przeciętna szybkość 93,6, 2) p. Ernst na „A. J. S." (wodą chłodz.) czas 3:17:12,4, 3) p. Poschadel na „A. J. S." (wodą chłodz.) czas 3:35:20,8.

Indywidualnie najlepszymi jeźdźcami tego dnia byli Malicki, Wargin oraz Klein.

Odpowiedzi redakcji

P. J. S. Grzymisławice. Środek do twardego lutowania „Lutonim" nie jest nam bliżej znany, nie możemy więc Panu podać ani jego sposobu użycia ani też źródeł w których mógłby go Pan nabyć. Radzimy w tej sprawie zwrócić się listownie do większych warszawskich składów artykułów technicznych. Możemy Panu pozatem polecić do twardego lutowania różne stopy mosiądzu, które może Pan łatwo wszędzie nabyć lub też dla prac małych opiłki srebrne stopów tego metalu. Bardzo dobrze nadają się do lutowania opiłki z polskich monet srebrnych, albo odpadki srebra, które Pan nabędzie u każdego jubilera.

PRAWO I SĄD

Prawo pierwszeństwa na skrzyżowaniach ulic

Jest to kwestja, która szczególnie w mieście Poznaniu sprawia wciąż jeszcze dużo trudności. Krótka jazda przez ulice Poznania wystarczy, aby wykazać, że stan obecny jest nie do utrzymania. Poznański „Tydzień chodzenia po ulicy" będzie tu miał wdzięczne zadanie.

Wystarczy stanąć przez chwilę na skrzyżowaniu dwóch ulic o ożywionym ruchu kołowym, aby się przekonać, że z przejeżdżających na krzyż pojazdów żaden nie wie, kiedy ma przepuścić wóz, nadjeżdżający z boku, a kiedy ma przejechać przed nim. Zazwyczaj dzieje się tak, że przejeżdża pierwszy ten, kto bliższy przejazdu, lub kto ma nieprzepisowo większą szybkość, a najczęściej obydwa wozy zwalniają, lub zatrzymują się, i po dłuższej wymianie uprzejmych gestów przez kierowców... obaj decydują się przejechać równocześnie, co powoduje nowe stop, i tym razem już wymianę uprzejmości przeważnie niecenzuralnych.

Ostatecznie bowiem każdy ma swoją własną regułę przejeżdżania przez krzyżówki. Jeden uważa, że jeżeli jedzie „ulicą główną" nie potrzebuje przepuszczać pojazdów, wyjeżdżających z ulic bocznych. Inny stosuje tę zasadę do ulic, któremi przebiegają linje tramwajowe. Natomiast jedynie obowiązującej zasady, że pierwszeństwo przejazdu ma pojazd, nadjeżdżający z prawej strony, nie stosuje nikt. Nie wierzycie? Prosimy przejść przez ulicę Dąbrowskiego, lub Marszałka Focha.

Otóż jak przedstawia się prawo pierwszeństwa pojazdów według przepisów prawnych.

Zawsze mają prawo pierwszeństwa, bez względu na to, z której strony przejeżdżają:

1. Straż Ogniowa;
2. Policja Państwowa;
3. Pogotowie Ratunkowe;

o ile spieszą do wypadków, co przy straży ogniowej i pogotowiu uwidacznia się specjalnemi sygnałami (art. 46 rozp. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych).

Tramwaje (rozp. tramwajowe), oraz w praktyce poznańskie autobusy miejskie.

Co do innych kategoryj wozów, niema żadnych przepisów w poznańskiem rozporządzeniu policyjnem o ruchu ulicznym z 23 kwietnia 1929 r., co jest poważną jego wadą. Również rozporządzenie o ruchu pojazdów mechanicznych nic o tem nie mówi. Jedynie w rozporządzeniu Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r., regulujące używanie i ochronę dróg, które powiada w zd. 3. § 15:

> „Na skrzyżowaniach dróg w polach i miejscowościach otwartych, prowadzący pojazd ma pierwszeństwo przejazdu przed zbliżającymi się po swojej lewej stronie, a winien ustąpić pierwszeństwa zbliżającym się ze swej prawej strony."

Jest to więc zasada, obowiązująca, ustawowo czy zwyczajowo w całym świecie, tam przynajmniej, gdzie istnieje ruch prawostronny. Jednakże wszędzie obowiązuje ona dla ruchu poza miastami większemi, podczas gdy u nas, z braku postanowień specjalnych, zasada ta ma znaczenie w ruchu ulicznym poznańskim.

A więc należy pamiętać:

Według obowiązujących przepisów *prawo przejazdu ma nadjeżdżający z prawej strony*, i to *bez względu na to, czy wyjeżdża z małej uliczki, czy też z głównej arterji komunikacyjnej.* Tak więc na naszych długich ulicach, na których automobiliści chętnie dają gazu, każdy z nich zobowiązany jest przepuścić pojazdy, wyjeżdżające z prawej strony.

Warto przypomnieć, że zasada tego rodzaju posiada poważne znaczenie w razie zderzeń na narożnikach ulic, których w ostatnich dniach mieliśmy dwa z wynikiem śmiertelnym. Winnym zderzenia jest zawsze ten, kto nie dał przejazdu, chyba, że nadjeżdżający z prawej strony nie sygnalizował, a ulica za zakrętem była niewidoczna. Wówczas winę ponosi nadjeżdżający. Kwestja sygnalizacji nadjeżdżającego z lewej jest obojętna, bo czy sygnalizuje, czy nie, tak czy owak stanąć musi, a drugi w każdym razie przejeżdża. I w wypadku przy ul. Marszałka Focha, i przy ul. Libelta nie wzięto tego pod uwagę przedewszystkiem ze strony publiczności.

Inna sprawa, że taki stan jest na dalszą metę, zdaniem naszem, nie do utrzymania, gdyż zwalnia tempo właśnie w arterjach komunikacyjnych, w których powinno być najszybsze. Biorąc pod uwagę, że arterjami temi chodzą przeważnie tramwaje, które znowu nakładają dalsze obowiązki na automobilistę, należy oczekiwać już w bliskiej przyszłości takiego stanu, że automobilista w głównych arterjach komunikacyjnych będzie chodził pieszo.

Mamy wrażenie, że rozwiązanie tych trudności byłoby w naszych warunkach dość proste: trzebaby uznać za ulice główne te wszystkie ulice, któremi chodzi tramwaj, i w tych ulicach dać wozom niemi jadącym pierwszeństwo przed wszystkiemi pojazdami, wyjeżdżającemi z ulic bocznych. Uniknie się przedewszystkiem wyliczania ulic, którego nie spamięta sobie nawet nikt miejscowy, nie mówiąc już o obcych, a nastręczy się kryterjum które w 90 procent odpowiada w naszych stosunkach potrzebom rzeczywistym.

Nie należałoby tylko z tem zbyt długo czekać. *(pz)*

Pożyteczne orzeczenie

W tych dniach sąd powiatowy w Berlinie wydał orzeczenie, które wywołało prawdziwą sensację w kołach automobilistów niemieckich. Pewien automobilista bowiem był w drodze postępowania prywatno-karnego, oskarżony o to, że skarcił cieleśnie małoletniego, który rzucał na niego i na jego samochód grudkami ziemi, w chwili gdy przejeżdżał przez jedną z ulic podmiejskich Berlina.

Chłopak tłumaczył się, że nie miał zamiaru rzucać ziemię na samochód, lecz bawił się w danej chwili ze swoim kolegą, i że gruda ziemi ugodziła samochód tylko przez przypadek.

Sąd uznał tłumaczenie to za obojętne dla sprawy. Stanął na stanowisku, że wprawdzie nie można przyznać każdemu dorosłemu prawa karcenia nieletnich w zastępstwie ich rodziców, gdyż mogłoby to doprowadzić do nadużyć, jednakże w wypadku niniejszym, zważywszy, że obrzucanie samochodów przez młodzież uliczną jest wybrykiem niesłychanie częstym i szkodliwym i nastręcza poważne niebezpieczeństwo zranienia ludzi i uszkodzenia rzeczy, zważywszy dalej, że przy rozsądnej ocenie wszystkich okoliczności faktów, przy uwzględnieniu powszechnych wyobrażeń rodzice dziecka niewątpliwieby je skarcili, sąd uznał, że automobilista mógł uważać, iż postępuje w myśl intencyj wychowawczych rodziców. Z tego względu uwolnił oskarżonego od winy i kary.

Przypuszczamy, że sądy nasze w danym wypadku stanęłyby na tem samem stanowisku.

Porady prawne

P. W. S., Ostrów.

Pytanie. Jestem wezwany jako świadek na rozprawę do Poznania. Sprawy samej nie znam, i nic o niej powiedzieć nie mogę, tak że uważam, iż wezwano mnie przez omyłkę. Wezwanie samo przysłała mi żona z Poznania, gdzie stale zamieszkuje. Ponadto wezwanie opiewa na godzinę 10, a mogę przyjechać do Poznania w najlepszym razie o godzinie 10,30. Czy w danym wypadku muszę się stawić do sądu osobiście, czy też mógłbym wytłumaczyć się listownie i poprosić o zwolnienie?

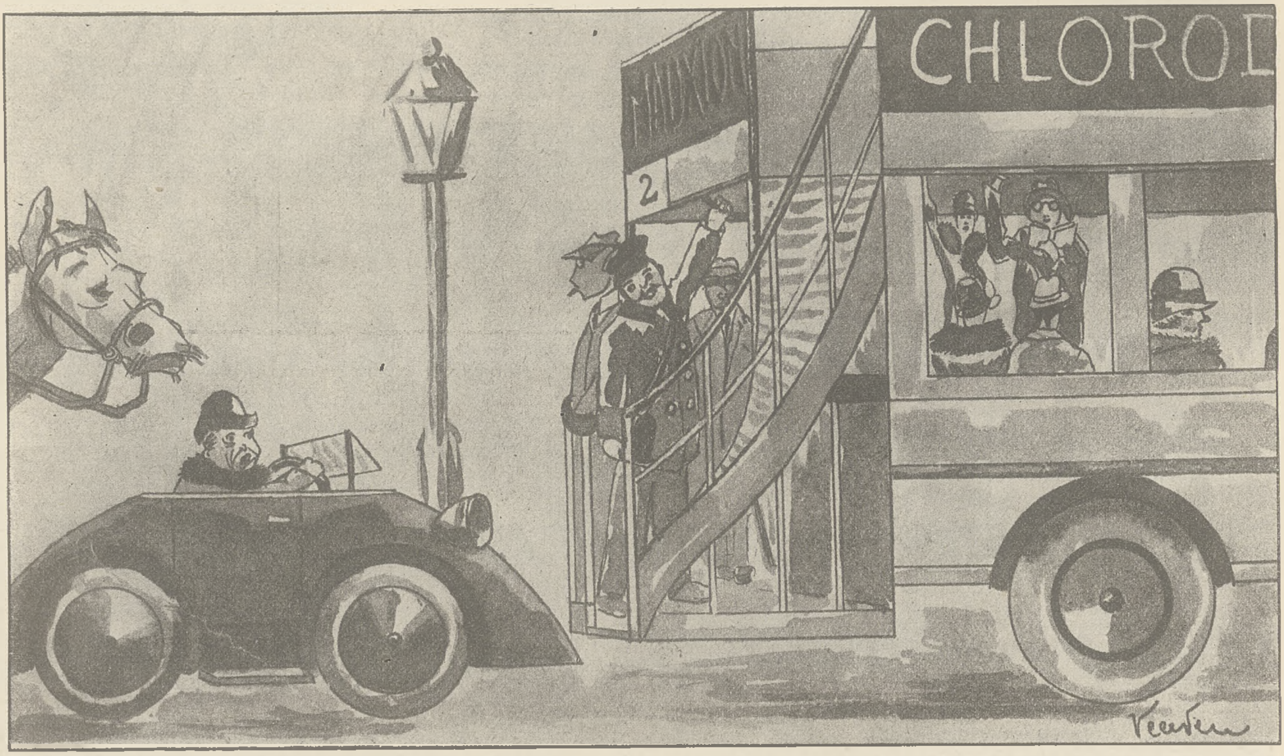
Odpowiedź. Świadek wezwany musi w każdym wypadku stawić się na rozprawę osobiście. Tylko gdyby Pan chciał się spóźnić na rozprawę można poprosić listownie o odroczenie sprawy o jakąś godzinę. Jeżeli Pan to zrobi na czas, tak że pismo Pańskie znajdzie się w aktach sprawy jeszcze przed rozpoczęciem rozprawy samej, to niema wątpliwości, że sąd na Pana poczeka, lub conajmniej nie wymierzy grzywny za niestawiennictwo. W danym razie ma Pan możność złożenia swojego zeznania, nie przyjeżdżając do Poznania. Niech Pan zwróci się do sądu listownie z powołaniem się na znak i rubrum sprawy, które Pan znajdzie na swojem wezwaniu, z prośbą o przesłuchanie Pana w drodze rekwizycji przez sąd w Ostrowie. Może Pan w tym wniosku zaznaczyć, że Pan w sprawie samej nic zeznać nie może. Być może, że sąd odstąpi zupełnie od przesłuchania Pana jako świadka. W każdym razie wszystko to musi Pan załatwić przed terminem rozprawy, inaczej sąd wymierzy Panu bezwzględnie grzywnę za niestawiennictwo, do 300 złotych.

P. K. Z., Kartuzy.

Pytanie. W tych dniach otrzymałem skargę odszkodowawczą skierowaną przeciwko mnie, jako właścicielowi samochodu, opartą na tem, że 25 kwietnia br. szofer mój, którego w międzyczasie zwolniłem najechał na kobietę i wywrócił ją na ziemię. O wypadku tym nic nie wiedziałem, dowiedziałem się dopiero teraz ze skargi. Gdy zacząłem dopytywać się pomiędzy swoimi ludźmi, dowiedziałem się że wypadek taki rzeczywiście się zdarzył. Kobieta ta skarży o koszty leczenia i o resztę z tytułu zmniejszenia zdolności zarobkowej, gdyż odniosła wstrząs nerwowy. Jak się dowiedziałem, kobieta ta przechodząc przez ulicę przed moim samochodem pośliznęła się na bruku i przewróciła się. Szofer jechał zupełnie prawidłowo i zatrzymał maszynę tak, że prawe przednie koło ledwie ją dotknęło. Czy ja osobiście z tego tytułu mogę odpowiadać?

Odpowiedź. Jeżeli Pan zdoła udowodnić, że wypadek zdarzył się istotnie tak, jak Pan opisuje, to nie ponosi Pan żadnej odpowiedzialności. Z par. 823 kodeksu cywilnego mógłby Pan bowiem odpowiadać tylko pod tym warunkiem, że strona przeciwna udowodniłaby szoferowi Pańskiemu niedbalstwo. Zasadniczo mógłby Pan w danym wypadku jeszcze ponosić odpowiedzialność z par. 7 niemieckiej ustawy samochodowej z 9 maja 1909 roku, jednak i tu nie można Pana pociągnąć do odpowiedzialności, gdyż według tej ustawy strona poszkodowana powinna Pana była w terminie najpóźniej dwumiesięcznym o wypadku zawiadomić i oświadczyć, że pociąga Pana do odpowiedzialności. Ponieważ termin ten zdaje się minął, będzie Pan mógł się uwolnić od odpowiedzialności przez to, że zaofiaruje Pan przysięgę, że Pan o wypadku nic nie wie.

HUMOR



Konduktor autobusu: — Panie, panie, z tą skrzynką nie wolno panu wejść do wozu.

Kiedy w roku 1910 ukazały się pierwsze auta na ulicach Warszawy, pesymiści mówili: — I te się długo nie utrzymają.

Miał szczęście . . .

Wczoraj w nocy przejechałem, nie posiadając dyplomu szoferskiego, bez światła, na niedozwolonej drodze, nadmierną szybkością, kradzionym samochodem — policjanta, i mimo to nie ujęto mnie.

W epoce samochodzików



— Na pomoc! Trzymajcie ich! Doliniarze skradli mój wóz.

Wypał się

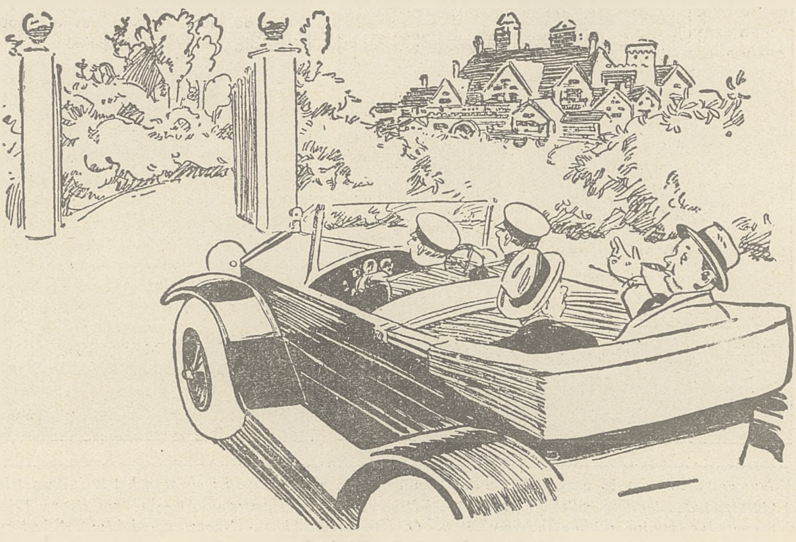
— Czy to jest motocykl, którego reprezentację pan posiada?

— Owszem, proszę bardzo. Niech pan obejrzy tę piękną maszynę. Kosztuje tylko 2 tysiące złotych.

— Rzeczywiście cena nie wysoka. Zapewne znajdzie pan dużo amatorów?

— O bezwątpienia, sprzedaj przeszło 300 maszyn rocznie.

— Bardzo dziękuję, — odpowiada uprzejmy „klient“ i zapisuje coś w notesie. — Jestem proszę pana, urzędnikiem Izby Skarbowej i przybyłem dla sprawdzenia pańskich obrotów.



Gość: — Nie przypuszczałbym nigdy, że Pański pałac jest tak wielki.
Właściciel: — Co? To przecież dom mojego drugiego ogrodnika.

Rozmaitości ze świata





Celem utrzymania sprawności poczty watykańskiej zaprowadzono przy Watykanie samochody pocztowe, które po obu stronach zdobią godła papieskie.

Angielka Wiktorja Bruce ustanowiła nowy rekord, przejechawszy na motorówce kanał La Manche. Trasę Dover — Calais przebyła tam i zpowrotem w 73 minutach. Fot. Keystone

Na lotnisku w Tempelhof wylądowali na samolocie, propagującym wystawę w Barcelonie, hiszpańscy książęta Antoni i Franciszek Józef, gdzie powitani zostali przez ambasadora Espinoza de los Monteros. Fot. Scherl



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Alfred Chrzanowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencje i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godz. 12.